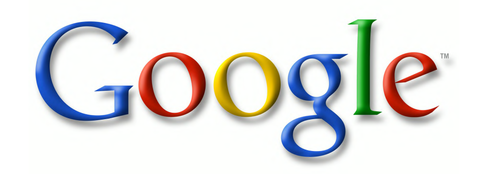
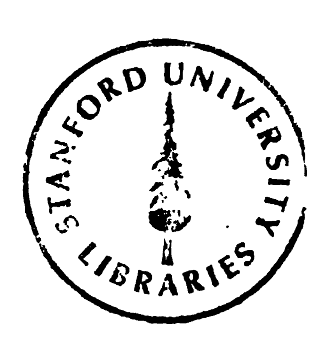
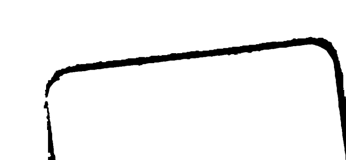



AGE





VORSCHLÄGE

ZUR

REGELUNG UND AUSBILDUNG DES VERKEHRES

DER

REICHSHAUPT- UND RESIDENZSTADT

WIEN.

MIT DREI PLÄNEN.

WIEN
DRUCK & VERLAG VON R. SPIES & CO.
1881.

Täglich dringender äussert sich das Bedürfniss, das Verkehrswesen Wiens ausgiebig zu vervollkommnen und durch eine wohldurchdachte einheitliche Anlage und Betriebsführung zu jener Entwickelung zu bringen, welche es Wien gestattet, sich, wie bereits in vielen Beziehungen so auch in dieser, den anderen Weltstädten würdig zur Seite zu stellen, und welche für ein gedeihliches Wachsthum unserer Vaterstadt unerlässlich ist.

Um zu diesem Ziele zu gelangen, wird es vor Allem nöthig sein, das Institut der Tramway, welches sich speciell in Wien wie in keiner zweiten Stadt, eingebürgert hat, bedeutend zu entwickeln.

Noch fehlt eine Reihe von Radialbahnen, welche einige bisher von der Tramway noch gar nicht oder nur in ganz ungenügender Weise berührte Bezirke und Vororte mit dem Mittelpunkte der Stadt in Verbindung bringen sollen. Es fehlt ferner an einer Verbindung der Tramwaylinien durch die innere Stadt, welche allerdings vorläufig nur mittelst Omnibusverkehr erreicht werden kann; für die directe Verbindung der äusseren Bezirke unter sich durch Querlinien ist in keiner Weise vorgesorgt; ja an solche Verbindungen ist bisher noch nicht gedacht worden; und doch sind dieselben nothwendig, wenn die zwischen dem Centrum und der Peripherie der Stadt verkehrenden Linien den zwischen denselben gelegenen, oft sehr ausgedehnten Stadttheilen Vortheil bringen sollen.

Um jedoch die Tramway auf die Höhe ihrer Aufgabe zu bringen, wird es nothwendig sein, an selbe Schienenwege in die entfernteren Vororte und Sommerfrischen anzuschliessen, welche nicht mit Pferden, sondern mit Dampf-Omnibussen zu betreiben sein werden.

Alle dermalen schon bestehenden und nach Vorstehendem noch zu schaffenden Pferde- und Dampf-Eisenbahnen müssen nach einem einheitlichen Systeme und mittelst eines vollkommenen, alle Linien umfassenden Correspondenzverkehres betrieben werden.

Wir halten dafür, dass die nachstehend verzeichneten, in dem beigehefteten Situationsplane ersichtlich gemachten neuen Linien, theils für Pferde- theils für Dampfbetrieb, in der nächsten Zeit gebaut und in Betrieb gesetzt werden müssen:

A) Pferdebahnen.

Neu projectirte Tramway-Linien.

a) Radialbahnen:

1. Von der Löwengasse über die Sofienbrücke bis zur Prater-Ringstrasse;
2. von der Landstrasser Hauptstrasse durch die Erdbergerstrasse bis zur Erdbergerlinie;
3. von der Stubenbrücke durch die Invalidenstrasse, Ungargasse, Fasangasse bis zum Arsenal;
4. von der Schwarzenbergbrücke durch die Heugasse bis zum Südbahnhof;
5. von der obern Bräuhausgasse durch die Einsiedlergasse, Arbeitergasse, Steinbauergasse bis zum Meidlinger-Bahnhof;
6. von der Hundsthurmerstrasse durch die Linie nach Gaudenzdorf, Untermeidling, Schönbrunn;
7. vom Burgring durch die Babenbergerstrasse bis zur Mariahilferstrasse (nur Bergfahrt);
8. durch die Burggasse auf die Schmelz;
9. vom Burgring durch die Josefstädterstrasse bis zur Kaiserstrasse;
10. von der Alserstrasse durch den Linienwall über die Alsbachstrasse zum Anschlusse an die Hernals-Dornbacher-Hauptstrasse;
11. von der Währingerstrasse durch die Linie, Döblingerstrasse, Kirchengasse, Theresiengasse, Annagasse, durch die Mitterberggasse;
12. von der Börsengasse über den Schlickplatz, durch die Porzellangasse bis zum Franz-Josefsbahnhof;
13. vom Franz-Josefs-Quai über die Augartenbrücke, Augartenstrasse, bis zur Taborstrasse;
14. vom Franz-Josefs-Quai über die Ferdinandsbrücke, Taborstrasse bis zur Nordwestbahn;
15. vom Praterstern durch die Ausstellungsstrasse bis zum Lagerhaus.

b) Querlinien:

16. von der Schlachthausgasse über die Kaiser Josefbrücke bis zum Prater-Rondeau;
17. von der Mariahilferstrasse durch die Kaserngasse, Gumpendorferstrasse, Nevillegasse bis zur Hundsthurmerlinie;
18. von der Josefstädterstrasse durch die Albertgasse, Florianigasse, Reitergasse an die Alserstrasse;
19. von der Alserstrasse durch die Spitalgasse bis zur Währingerlinie.

B) Localbahnen.

(Eingeleisig.)

1. Währingerlinie—Oberdöbling—Sievering—Grinzing—Heiligenstadt an die Kahlenbergbahn;
2. Währingerlinie—Schulgasse—Weinhaus—Pötzleinsdorf;
3. Hernals (Weinhauserstrasse)—Dornbach—Neuwaldegg;
4. Schlachthaus—Hietzing—Unter-St.-Veit—Mauer—Kaltenleutgeben;
5. Augartenbrücke—Floridsdorf;
6. Simmeringer-Viaduct—Schwechat—Verlängerung bis Hainburg.

Ferner soll, um die Pferdebahn-Linien auch durch die innere Stadt mit einander in directe Verbindung zu bringen, auf nachverzeichneten Routen ein Pferde-Omnibusverkehr eingerichtet werden.

C) Omnibus-Linien

in der inneren Stadt:

a) Vom Franz-Josefs-Quai durch die Rothenthurmstrasse, Stefansplatz, Kärntnerstrasse, Opernring, Operngasse, Spiegelgasse, Stefansplatz zurück zum Franz-Josefs-Quai;

b) vom Stubenring durch die Wollzeile, Stefansplatz, Graben, Bognergasse, Hof, Freiung, Schottengasse, zum Ring und wieder die gleiche Route durch die Singerstrasse zurück;

c) vom Schottenring durch die Schottengasse, Freiung, Renngasse, Concordiaplatz, Salzgries zum Franz-Josefs-Quai und die gleiche Route wieder zurück.

Die sämmtlichen vorangeführten Pferde- und Dampf-Eisenbahnen sollen in längstens drei Jahren in einer der Wichtigkeit derselben entsprechenden Reihenfolge ausgebaut werden.

Selbstverständlich wären auch weitere Linien, für welche sich das Bedürfniss in der Zukunft herausstellen wird, dem Netze anzureihen.

Um dem Bedürfnisse der Ausbreitung des Tramway-Netzes auch in engen Strassen zu genügen, wären folgende Grundsätze aufzustellen:

In Strassen oder Strassentheilen mit mindestens 14 Meter Breite soll die Bahn zweigeleisig mit in der Mitte gekuppelten Geleisen, in Strassen und Strassentheilen unter 14 Meter, jedoch nicht unter 12·5 Meter Breite gleichfalls zweigeleisig, jedoch mit auf einer Seite gekuppelten Geleisen gebaut werden.

Für eingeleisige Bahnen werde als Regel eine Strassenbreite von mindestens 8 Meter festgestellt.

Für einzelne kurze Strecken soll es jedoch gestattet sein, die eingeleisige Bahn auch bei einer Strassenbreite bis zu 7 Meter ohne Strassen-Erbreiterung zu führen.

Nur wo diese Bedingungen nicht zutreffen, sollen die zur Erreichung derselben erforderlichen Grund- und Häuser-Einlösungen vorgenommen werden.

Erreicht eine Strasse oder Strassenstrecke, in welcher eine eingeleisige Bahn liegt, in der Folge die vorgeschriebene Breite, so ist sofort das zweite Geleise zu legen.

Das im Vorstehenden vorgeschlagene grosse Netz von Tramways, Localbahnen und Omnibusverbindungen wird gewiss allen Anforderungen entsprechen, welche an Verkehrsmittel dieser Kategorie überhaupt gestellt werden können.

Es lässt sich jedoch nicht in Abrede stellen, dass bei der Ausdehnung, welche Wien mit seinen Vororten jetzt schon hat und mit Rücksicht auf die so wünschenswerthe und angehoffte Entwicklung in die Fläche ein Verkehrsmittel immer dringender wird, welches es ermöglicht, grössere Entfernungen in kürzerer Zeit zurückzulegen, als es durch die bisher erörterten Verkehrsmittel möglich ist.

Diesem Bedürfnisse vermag nur eine wohl angelegte Stadtbahn zu entsprechen.

Wir dürfen wohl heute, da die Herstellung einer Stadtbahn alle Kreise Wiens beschäftiget und das Bedürfniss derselben für die Weiterentwicklung der Haupt- und Residenzstadt Oesterreichs in's allgemeine Bewusstsein übergegangen ist, darauf verzichten, die Gründe für dieses Bedürfniss ausführlich vorzutragen, da wir nichts anzuführen vermöchten, was anderen Ortes nicht schon ausführlicher zum Ausdruck gekommen wäre.

Wir erlauben uns hier auf das bereits im Jahre 1873 von Carl Freiherrn von Schwarz im Vereine mit einem Consortium der Gemeindevertretung Wiens überreichte vollständige Project für ein Stadtbahnnetz zu verweisen, welches unter mehreren damals vorgelegenen von der Gemeindevertretung als das zur Ausführung Geeignetste anerkannt worden ist.

Das Jahr 1873 mit seinen schweren Folgen auf dem finanziellen und volkswirthschaftlichen Gebiete, der hiedurch hervorgerufene Stillstand in der Entwicklung Wiens hat nebst vielem Anderen auch die Idee der Wiener Stadtbahn zurückgedrängt, bis dieselbe in diesem Jahre durch das von den Herren James Bunten und Fogerty vorgelegte Project wieder wachgerufen wurde und bei dem Ernst, mit welchem sich die Gemeindevertretung nunmehr derselben angenommen hat, der Verwirklichung entgegensieht.

Kann schon dieses Verdienst, welches sich die genannten Herren durch die Vorlage ihres Projectes erworben haben, nicht hoch genug angeschlagen werden, so muss weiter auch anerkannt werden, dass dieses Project selbst gross gedacht und in seiner Anlage und Ausführung einer Grossstadt würdig ist.

Trotzdem hat dieses Project in vielen ernsten Kreisen heftige, und wie wir gleich vorgreifend bemerken wollen, theilweise nicht unberechtigtet Gegnerschaft gefunden.

Vor Allem wird gegen dieses Project eingewendet, dass es die Wienfluss-Calamität nicht berücksichtigt, die so dringende Wien-Regulirungsfrage eher erschwert und in die Ferne rückt.

Wir können nicht umhin, diesen Einwand als einen vollberechtigten anzuerkennen und halten dafür, dass diese für Wien hochwichtige Frage gleichzeitig mit der Stadtbahnfrage gelöst werden muss, und in Verbindung mit ihr auch auf die vortheilhafteste und rascheste Weise gelöst werden kann.

Weiters wurden gegen das Project Bedenken aus ästhetischen und sanitären Rücksichten erhoben.

Was die ersteren betrifft, so muss wohl als geltender Grundsatz angenommen werden, dass das Interesse an dem Zustandekommen einer Stadtbahn ein so überwiegendes ist, dass ästhetische Rücksichten dagegen in den Hintergrund treten müssen, aber jedenfalls in so weit berücksichtigt werden sollen, als dies ohne eine unverhältnissmässige Vertheuerung der Bahn möglich ist.

Dass dies aber an vielen und gerade den wichtigsten Punkten möglich ist, dafür bietet das von uns vorgeschlagene Project den unwiderleglichen Beweis.

Die aus sanitären Rücksichten erhobenen Einwände müssen auf Grund der anderwärts gemachten Erfahrungen als unberechtigt bezeichnet werden. Doch wird auch diesem Bedenken durch das vorliegende Project Rechnung getragen.

Endlich wurde dem englischen Projecte gegenüber auch der Wunsch geltend gemacht, dass die Anlegung der Stadtbahn mit der Beseitigung der Linienwälle verbunden werde.

Gewiss ist dieser Wunsch an sich ein vollkommen berechtigter. Allein er ist heute noch unerfüllbar, und würde, wollte man daraus eine Bedingung machen, die Verwirklichung der Bahn in unabsehbare Ferne hinausschieben.

Dem Privatunternehmen, welches die Stadtbahn schaffen soll, fehlen alle Mittel, an diese Frage, welche nur zwischen den Gemeinde-Vertretungen und unter Mitwirkung der hohen Regierung zum Austrage gebracht werden kann, heranzutreten.

Die Lösung dieser Frage ist noch so wenig vorbereitet, dass noch Jahre darüber verfliessen werden; wohl aber wird sie durch die Existenz einer Stadtbahn selbst wesentlich gefördert werden.

Das obenerwähnte Project vom Jahre 1873 hat gewiss allen vorstehend als berechtigt nachgewiesenen Einwänden volle Rechnung getragen, indem es von der Idee der völligen Ableitung des Wienflusses ausgieng und die Bahnen im Bereiche der Stadt zum grössten Theil als reine Untergrundbahnen in Aussicht nahm.

Doch lässt sich nicht in Abrede stellen, dass die Ausführung dieses in einer verstrichenen Epoche intensivsten wirthschaftlichen Aufschwunges entstandenen Projectes mit einem so bedeutenden Kostenaufwand verbunden wäre, dass das Zustandekommen der Bahn hiedurch sehr erschwert, ja vielleicht für jetzt noch unmöglich gemacht würde.

Auch hat die Entwicklung Wiens und seiner Vororte eine Richtung genommen, welche eine Aenderung der darin geplanten Linien wünschenswerth macht.

Diese Rücksichten bestimmten uns, im Zusammenhang mit unseren Vorschlägen bezüglich der Tramways und Localbahnen unsere heutige, auf fortgesetzten Studien beruhende Ansicht über die Lösung der Wiener Stadtbahnfrage und Wien-Regulirung im Nachstehenden zu erörtern.

Hiebei gehen wir von folgenden Ideen aus:

1. Die Entwicklung der Stadt schreitet am intensivsten in den westlichen und nordwestlichen Theilen vor, das ist einerseits in der Richtung gegen Schönbrunn und darüber hinaus, anderseits gegen Dornbach zu. Die Stadtbahn muss daher zunächst diesen Stadttheilen folgen und sie mit dem Centrum in Verbindung bringen. Dabei ist die Führung einer geschlossenen Ringbahn nicht nothwendig und scheint uns erst dann geboten, wenn die secundären Verkehrsmittel sich als unzureichend erweisen werden, was noch bedeutendes Wachsthum der Bevölkerung bedingt.

2. Die Regulirung des Wienflusses, gleichzeitig mit der Führung der im Wienthale tracirten Bahnstrecke.

3. Die Anlage einer neuen Verkehrsstrasse von der Elisabethbrücke bis Schönbrunn, gleichfalls im Wienthale.

4. Die Verbindung der Stadtbahn mit den Bahnhöfen der in Wien einmündenden Bahnen und zwar hauptsächlich und zunächst mit denjenigen, welche die beliebten Sommerfrischen unseren Mitbürgern zugänglich machen.

Die Stadtbahn.

Dem Vorstehenden entsprechend ist die Stadtbahn im Wienthal von Hütteldorf bis zum Donaucanal geführt, läuft dann diesem entlang aufwärts bis ober die Rudolfskaserne, durchschneidet, nahe an der inneren Stadt gelegen, den IX. Bezirk und geht im Thale des Alserbaches bis Hernals, wo sich eine Localbahn nach Dornbach und Neuwaldegg anschliesst.

Die Anlage einer Centralstation ist nicht in Aussicht genommen, nachdem wir die Stadtbahn hauptsächlich nur dem localen Verkehr dienend denken, und hiefür jede Station nahezu gleichwerthig ist.

Grössere Stationen für die Zugförderung etc. sind an den beiden Endpunkten der Bahn bei dem Schlachthause und bei der Hernalser Linie projectirt.

Alle übrigen Stationen sind Haltstellen mit beiderseitigen Perrons.

Die ganze Anlage ist normalspurig mit doppelten Geleisen projectirt.

Die Wienthalbahn ist am linken Wienufer tiefliegend geführt, so dass die bestehenden Wienflussbrücken entweder unterfahren, oder mit Tunnels hinter den Widerlagern umgangen werden können.

Durch die Herstellung von Quaimauern ist meist der nöthige Grund für die Bahn geschaffen, ohne dass das Hochwasserprofil verengt wird. An allen Stellen, wo die Strassen tangirt werden, ist die Bahn gedeckt construirt, sonst jedoch offen gelassen.

Eine der ganzen Länge nach laufende Fluthmauer sichert die Bahn vor den grossen Hochwässern der Wien.

Der linksseitige Cholerakanal, welcher ohnedies für seine Abfuhrzone zu klein ist, kann in Verbindung mit der Bahn umgebaut und unter derselben durchgeführt werden.

Die beigeschlossenen Querprofile zeigen die Construction.

Einzelne Brücken wären neu zu bauen, so vor Allem die Stubenthorbrücke, andere, und zwar eiserne, etwas zu versetzen oder zu verkürzen.

Beim Hundsthurmer Schlachthaus ist eine grosse Stationsanlage in Aussicht genommen, und kann von hier aus eventuell auch eine Gürtelbahn weitergeführt werden.

Auch durch die Vororte ist die Linie tiefliegend projectirt und vor Schönbrunn gedeckt; erst ober der Penzinger-Kettenbrücke nimmt sie den Charakter einer gewöhnlichen Bahn an, und ist so bis Hütteldorf zur Verbindung mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn geführt.

Die Stationen sind im Allgemeinen mit 2 hoch liegenden Perrons zum bequemen und schnellen Ein- und Aussteigen der Passagiere eingerichtet und erhalten über der Trace erbaute Aufnahmsgebäude mit bequemen Perronstiegen, so dass von einer im Strassen-Niveau liegenden Halle — worin die Billetkassa — auf die einfachste Weise der rechte oder linke Perron betreten werden kann, je nach der Richtung, die der Passagier befahren will.

An Stationen sind angeordnet:

Hütteldorf, Einmündung in die Kaiserin Elisabeth-Bahn,
Penzing-Hietzing,
Schönbrunn,
Meidling,
Schlachthaus,
Neville-Brücke-Gumpendorf,
Pilgram-Brücke,
Laimgrube,
Elisabeth-Brücke,
Beethoven-Platz,
Stadtpark—Stubenbrücke.

Die Donau-Quaibahn. Von der Station bei der Stubenbrücke ist die Donau-Quaibahn als Untergrundbahn weiter geführt bis zur Stefanie-Brücke. Der Theil unter der Ringstrasse ist vollkommen geschlossen, der Theil längs des Donaucanals, mit Ausnahme der Stellen bei den Brücken — welche im Tunnel hinterfahren werden — als gegen den Donaukanal offene Gallerie construirt, wie das Querprofil zeigt.

Von der Stefanie-Brücke aufwärts steigt die Bahn aus dem Untergrunde und erlangt bei der Augartenbrücke die volle Höhe einer Hochbahn.

Die Hochführung der Bahn von dieser Stelle an ist durch die Niveau-Verhältnisse der Rossau und die Aufrechthaltung der freien Communication einerseits geboten, anderseits für das Weiterführen stromaufwärts und die Verbindung mit der Franz-Josef-Bahn erwünscht.

An Stationen sind eingeschaltet:

Ferdinands-Brücke,
Stefanie-Brücke,
Augarten-Brücke.

Durch die Führung der Bahn auf die vorbeschriebene Art ist die Parkanlage längs des Quais nicht alterirt, es kann im Gegentheil neben der Bahngalerie eine Ufer-Promenade geschaffen werden, die den Park von dem Geschäftsverkehre an der Lände in sehr wünschenswerther Weise abschliesst.

Die Bahn durch den IX. Bezirk. Die sehr wechselnden Terrain-Verhältnisse dieses Territoriums bedingen eine Führung theils als Hochbahn, theils als Untergrundbahn und gestatten sehr gut die Uebergänge von der Hoch- in die Tiefbahn, ohne die Strassen-Communication auch nur im geringsten zu beirren.

Die Bahn übersetzt, hoch gelegen von der Augartenbrücke an, einen Theil der Trödlerhallen und geht, immer als Hochbahn, in der breiten Berggasse bis zum Eck der Porzellangasse, wo sie in den dortigen Häuserblock eintritt.

Der Umbau des Eckhauses und die Anlage einer Station wird dafür eine architektonische Lösung ermöglichen.

Die Liechtensteinstrasse sowie die Wasagasse werden überfahren, und findet im Häuserblock zwischen der letzteren und der Währingerstrasse der Niveauwechsel statt.

Von hier aus zieht die Bahn als Untergrundbahn unter der Schwarzspanierstrasse, dem sogenannten rothen Haus, der Alserkaserne und Alserstrasse, bis sie nach der Kreuzung mit der Mariannengasse wieder Hochbahn wird und die Nadler- und Lazarethgasse überbrückt.

Der Park der Irrenanstalt wird im Tunnel passirt.

Diese Strecke enthält die folgenden Stationen:

Rossau,
Währingerstrasse,
Alserstrasse,
Hernalser-Linie.

Die Hernals-Dornbacher-Linie ist von der Gürtelstrasse bis über die Weinhauserstrasse hinaus als Untergrundbahn projectirt. An dieser Stelle soll eine grössere Station angelegt werden und der starke Zugsverkehr aufhören; die Weiterführung der Bahn am linken Gelände des Alserbaches ist als Localbahn mit geringerem, hauptsächlich nur mit Sommerverkehr gedacht und reiht in die Kategorie der Dampflinien unseres allgemeinen Verkehrsnetzes.

Zwischen dem heutigen Linienwall und der Gürtelstrasse ist in der Terrainmulde die Station Hernalser-Linie projectirt, welche ebenfalls, günstiger Platz-Verhältnisse wegen, grösser angelegt werden kann.

Anschlüsse an die bestehenden Bahnen.

Die wichtigsten Anschlüsse sind jene an die Westbahn und die Südbahn.

Der erste Anschluss wurde bereits bei der Wienthal-Bahn besprochen.

Die Verbindung mit der Südbahn geschieht am zweckmässigsten durch die Wiener Verbindungs-Bahn.

Zu dem Ende wird eine von der Station Stubenbrücke ansteigende Abzweigung über die Strasse vor der Radetzkybrücke geführt und der Wienfluss in voller Höhe übersetzt. Die Einmündung in die Wiener Verbindungs-Bahn geschieht von der hinteren Zollamtsstrasse aus.

Von der Wienbrücke kann eine Abzweigung nach der Nordbahn und dem Prater in der von Herrn Fogerty vorgeschlagenen Weise hergestellt werden.

Die Station Stubenbrücke ist als Umsteig-Station mit einem mittleren Perron auszuführen.

Ein eventueller Anschluss an die Kaiser Franz-Joseph-Bahn von der Augartenbrücke an ist ebenfalls als Hochbahn nach dem englischen Projecte möglich.

Eine weitere Verzweigung der Stadtbahn, namentlich die Herstellung eines geschlossenen Gürtels, halten wir heute noch für verfrüht; doch ist unsere Trace so gewählt, dass in der Zukunft nöthig werdende Vervollständigungen jederzeit leicht ausgeführt werden können; so die Schliessung des äusseren Gürtels durch eine vom Schlachthause der Spur der Gürtelstrasse nach Norden folgende Linie; eine Verbindung vom Schlachthause längs des Linienwalles zur Südbahn; die Schliessung des inneren Gürtels durch eine Linie von der Elisabethbrücke unter dem Getreidemarkte und der Lastenstrasse zum Rothen Haus; endlich die Verbindung der beiden Endpunkte Hütteldorf und Dornbach durch den Wiener-Wald.

Die Regulirung des Wienflusses.

Die für die Regulirung des Wienflusses im letzten Decennium gemachten mehrfachen Vorschläge sind hauptsächlich zweifacher Art: entweder wurden Ableitungen des ganzen Flusses aus dem das Gemeindegebiet von Wien durchziehenden Bett, oder Regulirung des Wasserabflusses nach der bestehenden Trace des Wienflusses in Verbindung mit grossen Sammelbassins zur Zurückhaltung der Hochwässer und Erzielung eines geregelten Abflusses vorgeschlagen.

Die erste Art, die gänzliche Ableitung des Wienflusses aus dem Stadtgebiete ist zweifelsohne technisch durchführbar und muss sowohl vom ästhetischen als vom sanitären Standpunkte als die radikalste Lösung anerkannt und gewünscht werden.

Sie war deshalb auch dem Freiherr v. Schwarz'schen Projecte vom Jahre 1873 zu Grunde gelegt.

Allein die enormen Kosten, welche die Anlage von Wassertunnels und tiefen Einschnitten für das neu zu schaffende Gerinne verursachen würde, sowie die bei der im Frühjahr 1877 gepflogenen Local-Commission zu Tage getretene Thatsache, dass die Wienableitung mit dem Eingriffe in eine Reihe von Privatrechten verbunden wäre, welcher langwierige Verhandlungen und theuere Ablösungen zur Folge haben müsste, würden höchst namhafte von der Commune zu bringende Geldopfer bedingen und zur Voraussetzung haben, dass in dieser Frage die Initiative seitens der Commune selbst ergriffen werde, da ihr die jedem Privatunternehmen fehlende Autorität zur Verfügung steht, welche zur Ueberwindung dieser Hindernisse unerlässlich ist.

Diese Betrachtungen, sowie der berechtigte Wunsch, dass das Zustandekommen der Stadtbahn durch diese voraussichtlich langwierigen Vorverhandlungen und durch den mit einer Ableitung des Wienflusses verbundenen Zeitaufwand nicht verzögert werden möge, haben uns bestimmt, eine Lösung der Frage anzustreben, welche von der völligen Ableitung der Wien absieht, aber doch die Beseitigung der mit dem heutigen Bestande verbundenen sanitären Mängel in einer auch den Schönheitssinn befriedigenden Weise gewährleistet, ohne der Gemeinde so ausserordentliche Opfer aufzuerlegen.

Die andere Art, die Anlage von Sammelbassins zur Aufspeicherung der Hochwässer und regelmässigen Speisung eines mässig grossen Canals in der gegenwärtigen Wienflusstrace, erscheint uns aber zur Erreichung des Zweckes nicht ausreichend.

Wenn sich auch principiell beliebig grosse Sammelbassins vollkommen sicher ausführen und erhalten lassen, so wäre doch für solche in den reizenden und bevölkerten Thälern des Wienerwaldes kein Platz vorhanden.

Ja man kann behaupten, dass überhaupt keine Grösse genügend sein wird, um für alle Fälle den Zweck der Zurückhaltung der Hochwässer zu erreichen.

Die Reservoirs wären bestimmt, sich bei anhaltendem Regen zu füllen und in den regenarmen Zeiten für die geregelte constante Abführung eines mässigen Mittelwassers in dem dafür hergerichteten Profil bereit und dienstfähig zu sein. In der Regel würden sie sich also langsam wieder entleeren und für die neue Aufnahme der Niederschläge dienen. Dies aber nur insolange, als die Niederschläge auch mit einer gewissen Regelmässigkeit stattfinden.

In einer Zeit aber, da, z. B. nach einem längeren Landregen, die Reservoirs gefüllt sind, und neuer Regen oder Wolkenbrüche eintreten, sind sie nicht mehr im Stande, die Niederschläge zurückzuhalten. Sie müssen überfluthen, und der ganze Ueberschuss wird sofort abfliessen, ohne dass das nur für Mittelwasser vorgerichtete Gerinne auch nur annähernd hiefür ausreichen wird. Ueberschwemmungen müssten die unausbleibliche Folge sein.

Solche Fälle, die leicht möglich sind, sind ganz unabhängig von der Grösse der Reservoirs.

Es ist bekannt, dass im Wienerwald bedeutende Wolkenbrüche niedergehen; so sind z. B. am 18. August 1872 in Mariabrunn in wenigen Stunden 78 Millimeter Regen gefallen; die in diesen wenigen Stunden gefallenen Regenmengen wurde mit $11^{1}/_{2}$ Millionen Kubikmeter ermittelt.

Im Mai 1851 sind in Mariabrunn in vier Tagen 120 Millimeter Regen gefallen, und zwar die Hälfte an einem dieser Tage, und es wurde die Wasserquantität aus den im Wienbett abfliessenden Wasserprofilen für diese Tage auf 50 Millionen Kubikmeter berechnet.

Dass solche enorme Quantitäten in dem vorerwähnten Fall bei den bekannten geologischen Verhältnissen des Wienthalbeckens mit seinen undurchlässigen Ablagerungen, bei vollkommen angesaugtem Boden und geringerer Verdunstungsfähigkeit der Luft jedenfalls zum grössten Theile sofort zum Abfluss gelangen und bedeutende Verheerungen anrichten müssten, ist einleuchtend, umsomehr als es bekannt ist, dass die Abflüsse der Wien-Hochwässer sich meist in wenigen Stunden abspielen.

Diese einfache Betrachtung zeigt zur Evidenz, dass das Zurückhalten der Hochwässer in diesem speciellen Falle praktisch undurchführbar ist.

Von vorstehenden Erwägungen ausgehend, glauben wir die Regulirung des Wienflusses unter Beibehaltung des jetzigen Flussbettes empfehlen zu sollen, wobei es jedoch die Aufgabe sein wird, diese Regulirung so zu gestalten, dass das Bett für die Abführung der Hochwässer vollkommen genügt, aber auch bei den kleinen Wasserständen nicht die allgemein beklagten Calamitäten fortdauern, die den heute bestehenden Zustand für die Bewohner Wiens vollkommen unerträglich machen.

Die Herstellung eines regelmässigen Profiles, welches für die grössten Hochwässer ausreichend ist, die Anlage von beiderseitigen gemauerten Quais und die Pflasterung der Sohle bei entsprechender Regulirung des Laufes wird den genannten Zweck vollkommen erreichen.

Das muldenförmig gepflasterte Gerinne wird auch die kleinsten Wässer gleichförmig und vollständig abführen, und die öfter sich wiederholenden Mittelwässer eine ausreichende Spülung und Reinhaltung des Bettes bewirken, wenn nicht überdies noch besondere Vorkehrungen für eine regelmässige Spülung gemacht werden sollten.

Nach dieser Erkenntniss ist in unserem Projecte die Regulirung des Wienflusses geplant und in Verbindung gebracht einerseits mit der Wienthalbahn, anderseits mit einer breiten Strasse von der Elisabethbrücke bis nach Schönbrunn.

Die bereits bei der Wienthalbahn besprochenen Querprofile geben auch Aufschluss über das regulirte Wienprofil.

Die in den Strecken oberhalb der Leopoldsbrücke angenommene obere Breite des Bettes von 25 Meter führt unter der Voraussetzung des gemauerten und gepflasterten Gerinnes und mit Annahme von mitgeführten Geschieben

bei dem gegenwärtigen Minimal-Gefälle von 3·3‰ und bei einer Wassertiefe von 4 Meter pro Secunde 550 Kubikmeter ab, also eine weitaus genügende Quantität, nachdem das grosse Hochwasser vom Mai 1851 nicht über 470 Kubikmeter pro Secunde brachte.

Wir sind der vollen Ueberzeugung, dass die in Vorstehendem vorgeschlagene Wienflussregulirung ihre Aufgabe vollständig erfüllen wird.

Wir können jedoch nicht umhin, es hier nochmals auszusprechen, dass uns als Ideal der Lösung dieser Frage noch immer die **Ableitung** des Wienflusses vorschwebt, und dass die Erreichung dieses Ideales uns die damit verbundenen Opfer, welche hiefür Seitens der Commune zu bringen wären, vollkommen zu rechtfertigen scheint.

Wir bemerken, dass die von uns vorgeschlagene Wienthalbahn auch mit der Ableitung des Wienflusses vereinbar ist, und durch diese weder in ihrer Trace alterirt, noch in der Ausführung aufgehalten werden würde. Die in unserem Projecte vorgeschlagene Führung der Trace an dem linken Ufer des jetzigen Wienflusses wird vielmehr auch in diesem Falle den Vortheil der leichteren und bequemen Anlage der Aufnahmsgebäude für sich haben.

Dagegen könnte unter dieser Voraussetzung allerdings bezüglich der Anlage der von uns beantragten neuen Schönbrunnerstrasse auf den diesfalls im mehrerwähnten Freiherr von Schwarz'schen Projecte vom Jahre 1873 gemachten Vorschlag zurückgegriffen werden.

Die neue Schönbrunnerstrasse.

Der im Freiherr v. Schwarz'schen Projecte vom Jahre 1873 beantragte Schönbrunner-Boulevard war an die Bedingung der Ableitung des Wienflusses und Auflassung des Flussbettes geknüpft. Diese Idee, eine breite Strasse bis zu unserem herrlichen Schönbrunn zu führen, hatte sich allgemeinen Beifalls zu erfreuen, und wir sind heute noch von der Zweckmässigkeit und dem Bedürfnisse einer solchen, in jeder Richtung günstig situirten Strassenanlage durchdrungen, so dass wir auch jetzt bei den geänderten Vorschlägen für die Wienflussregulirung nicht davon absehen mögen und daher wieder eine solche am rechten Wienufer führende neue Schönbrunnerstrasse projectirt haben.

Die Strasse selbst ist zwar nur mit 25 Meter Breite beantragt, der zwischen den beiden Häuserfronten freibleibende Raum wird aber mit Hinzurechnung des Wienflusses und der Anlagen am linken Ufer 60—75 Meter breit sein und ein grossartiges Aussehen erhalten.

Es erschien zweckmässig, auf dem linken Ufer, wo die Bahn liegt, keine durchlaufende zweite solche Strasse anzulegen. Die tiefliegende Eisenbahn am Flussquai bedingt bei der Anlage von Stationen eine Ueberbauung der Trace, damit man ohne Schwierigkeit auf beide Perrons gelangen könne. Diese Stationsgebäude müssten daher, wenn die Bahn nicht Baugruppen unterfährt, mitten auf der Strasse stehen, und würden eine solche wesentlich beeinträchtigen.

Auch glauben wir, dass der Verkehr bei Anlage einer Parallelstrasse auf jeder einzelnen nur zersplittert und dadurch das belebte Bild eines Corso's beeinträchtigt würde.

Es sind jedoch in so weit kürzere Strassenzüge projectirt, als die Zufahrt zu den Häusern der tiefen Baugruppen es nothwendig macht; dafür aber dort, wo die Häusercomplexe durchlaufende Bauplätze ergeben, gegen die Wien hin Vorgärten angeordnet. Dieses grüne Band von Gärten, meist terrassenförmig über der Bahn gelegen, wird das Strassenbild ungemein verschönern und beleben und den dort Wohnenden sowohl als den Passanten einen wohlthuenden Anblick gewähren.

An diesen schmäleren Strassentheilen werden sich dann zweckmässig und nicht störend die Aufnahmsgebäude herstellen lassen.

Bei der Tracirung der Strasse war der Grundsatz leitend, dass die Ausführung derselben an den meisten Stellen im Wege der Baulinienbestimmung nach und nach geschehen könne und nur an wenigen Stellen durchgreifende Verlegungen des Flussbettes und von Strassenzügen vorgenommen werden müssen. Diese kurzen Stellen wären allerdings zu geeignetem Zeitpunkte im Grossen durchzuführen.

Die Bahn, welche hiedurch in ihrem Baue nicht verzögert werden soll, ist so geführt, dass sie diese Umlegungen jederzeit gestattet, ohne selbst hiedurch in ihrer Trace irgendwie alterirt zu werden. Sie wird alsdann lediglich an einigen Stellen als Untergrundbahn unter die Häusergruppen zu liegen kommen, was ohne jede Störung ihres Betriebes wird geschehen können.

Die neue Strasse ist theils in langen geraden Strecken, theils auch bogenförmig geführt.

Es ist gewiss richtig, dass durch ein radicaleres Einschneiden in die bestehenden Häusergruppen eine andere Trace zu legen wäre. Für die vorliegende war massgebend das Fortbestehen des Flusses, die Anlage der Bahn, beides Krümmungen bedingend, und die möglichste Schonung des Privateigenthums.

Die theilweise bogenförmige Führung, wie eben bemerkt, motivirt durch Fluss- und Bahnanlage, wird der Schönheit der Strasse keinen Eintrag thun, im Gegentheile das abwechslungsvolle Bild nur erhöhen und überraschende Perspectiven schaffen, malerischer jedenfalls als übermässig lange gerade Strecken mit ihren starren Verschwindungslinien.

An passenden Stellen sind Plätze mit Gartenanlagen eingelegt und die Brücken über die Wien theilweise auf für den Verkehr günstigere Punkte verlegt.

Wir können am Schlusse nicht umhin nochmals zu erklären, dass uns für die Schaffung der Stadtbahn die Zeit bereits gekommen zu sein scheint.

Nie und nimmer wird eine Stadtbahn allein, mag sie auch noch so verzweigt angelegt werden, dem localen Verkehr der sämmtlichen Bewohner

genügen können; denn die zu den Stationen einer solchen Bahn zurück-
zulegenden Entfernungen sind meist viel zu gross im Verhältniss zu den mi
der Bahn zu fahrenden Strecken; da müssen die Verkehrsmittel niedrige
Kategorie unterstützend wirken und mit ihren vielseitig verzweigten Saug-
adern die Passagiere der Bahn höherer Kategorie zuführen.

Aber auch das projectirte Tramwaynetz mit seinen Ergänzungen wi
erst seine Vollkommenheit und ausreichende Betriebs-Intensität durch d
Hinzukommen einer zweckmässig angelegten, grössere Entfernungen rasc
durchfahrenden Stadtbahn erhalten, und so werden beide Kategorien, di
weitverzweigte Tramway und die zweckmässig situirte Stadtbahn einand
ergänzen und in ihrem Zusammenwirken unser Verkehrswesen auf jene Hö
bringen, welche Wien gestatten wird, sich auch in dieser Beziehung d
ersten Weltstädten ebenbürtig anzureihen.

Wien, im November 1881.

General-Längenprofil der Stadt-Bahn.

Stat. Hütteldorf

Westbahn

W. B.

Stat. Unter St. Veit

Stat. Penzing

Schönbrunner Schlossbrücke.

Stat. Schönbrunn

Stat. Meidling

Stat. Schlachthaus

Stat. Nevillle-Br.

Stat. Pilgram-Br.

Stat. Kettenbrücke

Stat. Elisabeth-Br.

Stat. Beethoven-Platz

Stat. Stuben-Br.

Stat. Ferdinands-Br.

Stat. Stefanie-Br.

z. Verbindungs-B.

Stat. Augarten-Br.

Stat. Rossau

Stat. Währinger Strasse

Stat. Alserstrasse

Stat. Hernalser Linie
Gürtelstrasse

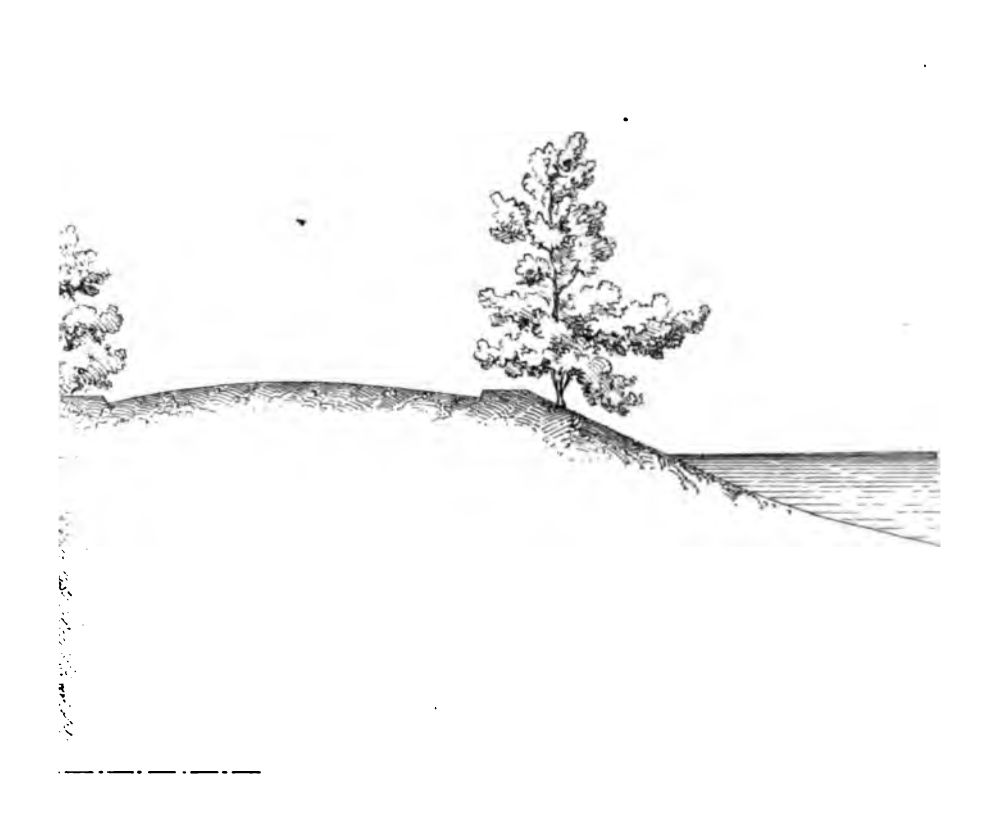
Stat. Hernals

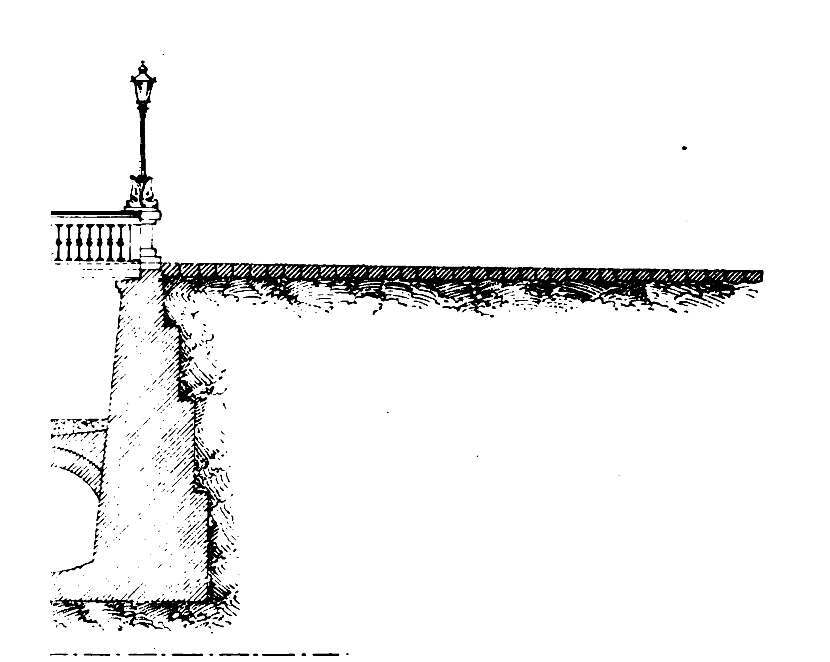
0 Kilometer 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

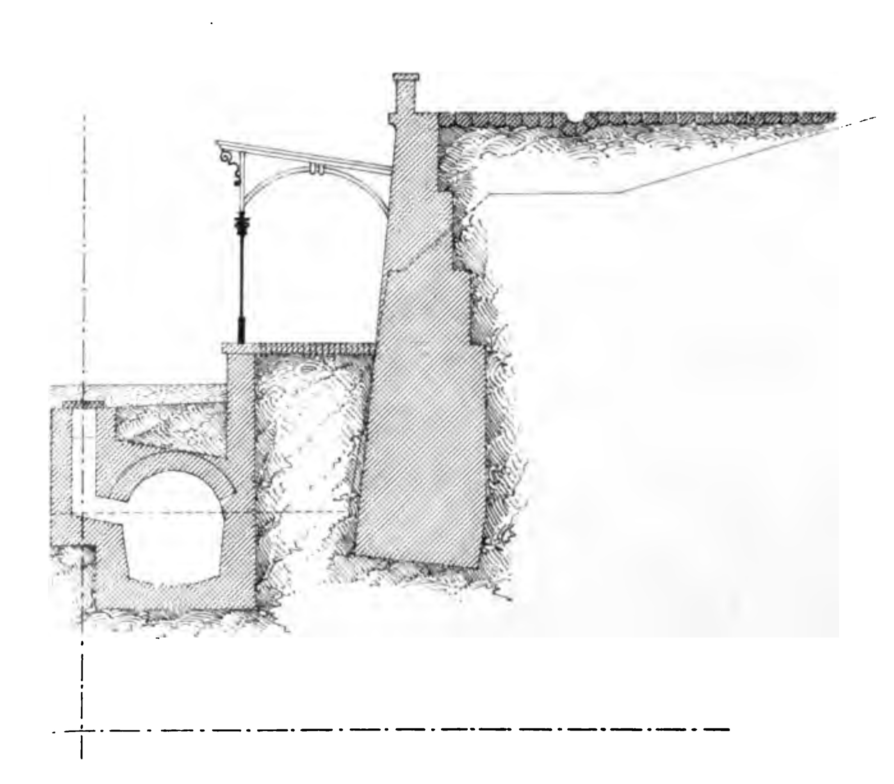
Massstab: Längen: 1 : 30000.
Höhen: 1 : 300.

Lith. Anst. v. CARL LOOS, Wien, V.











CARL FREIHERR VON SCHWARZ.

WIEN, am 24. November 1881

Euer Hochwohlgeboren!

Ich habe die Ehre, Euer Hochwohlgeboren in der Anlage eine von meiner Bauunternehmung ausgearbeitete Studie über die Regelung und Erweiterung des Verkehres der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien zur geneigten Kenntnissnahme zu unterbreiten.

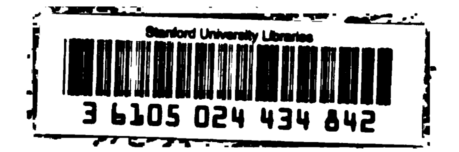
Hochachtungsvollst

Carl Freiherr von Schwarz.

Druck von R. Spies & Co. in Wien.






Stanford University Libraries
3 6105 024 434 842

